

(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 128 333 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
29.08.2001 Patentblatt 2001/35

(51) Int Cl.7: G07C 5/00

(21) Anmeldenummer: 01250058.3

(22) Anmeldetag: 22.02.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 24.02.2000 DE 10009839
20.02.2001 DE 10109911(71) Anmelder: MANNESMANN Aktiengesellschaft
40213 Düsseldorf (DE)

(72) Erfinder:

- Kuske, Dietmar
40597 Düsseldorf (DE)

(54) Verfahren und Vorrichtung zur Erzeugung eines elektronischen Nachweises über die Fahrten eines Fahrzeugs

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Erzeugung eines elektronischen Nachweises über die Fahrten eines Fahrzeugs mit Hilfe eines verteilten Systems bestehend aus

- mindestens einem Endgerät mit Datenerfassungsvorrichtung und einer ersten Kommunikationsvorrichtung in einem Fahrzeug,
- einer Dienstleistungszentrale mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit dem Fahrzeug, mit einer Verarbeitungsvorrichtung zur Verarbeitung und Weiterleitung von Informationen sowie einer zweiten Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit (mindestens) einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal sowie
- mindestens einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit der Dienstleistungszentrale.

Die Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, dass eine einzelne Fahrt durch Festlegung von Beginn und Ende definiert wird, dass einzelne Fahrten des Fahrzeugs einem Fahrertyp zugeordnet werden, dass im Fahrzeug durch die Datenerfassungsvorrichtung Fahrzeugdaten erfasst werden, die mindestens die Position und die Länge der zurückgelegten Fahrstrecke umfassen, dass bei mindestens einem Fahrertyp die Fahrzeugdaten mindestens zu Beginn und Ende der Fahrt durch die Datener-

- Schneider, Hans Günter
41065 Mönchengladbach (DE)
- Schulz, Werner, Dr.rer.nat.
40670 Meerbusch (DE)
- Aengenendt, Paul, Dipl.-Ing.
40235 Düsseldorf (DE)

(74) Vertreter: Meissner, Peter E., Dipl.-Ing. et al
Meissner & Meissner,
Patentanwaltsbüro,
Hohenzollerndamm 89
14199 Berlin (DE)

fassungsvorrichtung ermittelt und an die Dienstleistungszentrale übermittelt werden, dass die Dienstleistungszentrale diese Fahrzeugdaten für ein berechtigtes nicht-fahrzeuggebundenes Terminal bereitstellt und an dieses übermittelt, dass die Dienstleistungszentrale für die Kommunikation mit dem Endgerät und dem Terminal eine Berechtigungsprüfung vornimmt, und dass für das Terminal ein Nachweis für die einzelne Fahrt erstellt wird, welcher mindestens Fahrertyp, Startort, Zielort sowie die zurückgelegte Fahrstrecke enthält.

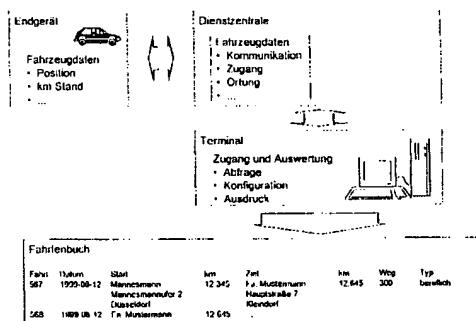


Fig. 1

Beschreibung

[0001] Bei Fahrzeugen, die beruflich genutzt werden, ist oftmals ein Nachweis über Art und Umfang dieser Fahrten erforderlich. Dies ist insbesondere der Fall, wenn aus steuerlichen Gründen berufliche Fahrten von Fahrten zu anderen Zwecken abzugrenzen sind. Als Nachweis wird beispielsweise ein "Fahrtenbuch" akzeptiert, in dem der Fahrer Kilometerstand, Art der Fahrt, Ziel usw. einträgt und so den realen Verwendungszweck des Fahrzeugs dokumentiert. Neben der manuellen Dokumentation sind einfache Papier- basierte Lösungen (Fahrtenschreiber mit Karten) und Lösungen zur elektronischen Erfassung der Fahrten im Fahrzeug bekannt, z.B. das System "Fahrer-Logbuch" von VDO Kienzle. Die bekannten Lösungen haben den Nachteil, dass die Erfassung isoliert im Fahrzeug erfolgt und mit erheblichem manuellem Aufwand verbunden ist. Ferner muß im Falle der elektronischen Aufzeichnung das Aufzeichnungsgerät zum Auslesen und Auswerten der Daten aus dem Fahrzeug entfernt werden.

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist die Schaffung eines möglichst einfachen, kostengünstigen und effizienten Verfahrens, welches eine schnelle, sichere und komfortable Fahrwegaufzeichnung erlaubt.

Die Aufgabe wird durch die Gegenstände der unabhängigen Ansprüche gelöst.

[0002] Erfindungsgemäß werden in einem grundlegend neuen Ansatz ein verteiltes System und moderne, vorzugsweise drahtlose Kommunikationsmittel eingesetzt, um diese Aufgabe eines Fahrtennachweises schnell, effizient und mit hohem Komfort zu lösen.

[0003] Kern der Erfindung ist hierbei der Ansatz, die relevanten Fahrzeugdaten im Fahrzeug zu erfassen und an eine Dienstleistungszentrale, vorzugsweise drahtlos, zu übermitteln. Die Daten werden dann dem Kunden auf einem Büro-PC zur Verfügung gestellt und als Fahrtenbuch bzw. Fahrtennachweis in elektronischer oder gedruckter Form zur Verfügung gestellt.

In einer weiteren Ausprägung der Erfindung werden die Daten in einem benutzereigenen, geschlossenen Bereich hinterlegt. Diese Daten können durch den Nutzer dann mit gängigen Methoden vom Büro-PC abgerufen werden, vorzugsweise über eine Standard-Telekommunikationsverbindung wie z.B. einen Internet-Anschluß. Eine wesentliche Anforderung an ein Fahrtenbuch ist die Möglichkeit, Nachweise fahrtbezogen zu führen, d.h. jeder einzelnen Fahrt wichtige Parameter oder Statistiken zuzuordnen, wie z.B. Fahrtbeginn, Fahrtende, Kilometerstände, gefahrene Kilometer, Fahrtzweck, Fahrer und dergleichen mehr. Die im Detail aufzunehmenden Parameter ergeben sich aus dem Anwendungszweck. Insbesondere bei der Verwendung als Nachweis für steuerliche Zwecke sind hierbei die entsprechenden steuerlichen Vorschriften einschlägig. Allerdings ist die Anwendung der Erfindung nicht auf den steuerlichen Nachweis beschränkt.

Insbesondere für die Anwendung ist es notwendig, dass

diese fahrtbezogenen Parameter auch direkt bei Fahrtbeginn bzw. -ende über das Terminal festgelegt werden können. Die geschilderten Verfahren der Erfindung gestatten sowohl eine a priori Hinterlegung (= Eintreten bestimmter Bedingungen) als auch eine a posteriori Zuordnung (= nachträgliche Kennzeichnung der beruflichen Fahrten am Tagesende). Die Festlegung von Fahrtbeginn und -ende ist nur bedingt automatisch möglich; es ist ja vielmehr genau der Sinn der Erfindung, zwischen den Fahrten (auch mit Unterbrechungen) unterscheiden zu können. Hierzu ist eine Interaktion, entweder in das Fahrzeug (also quasi online) oder aber zum Terminal möglich. Im einfachsten Fall bietet das Fahrzeugendgerät ein hierfür geeignetes Interface. Ist jedoch kein derartiges Interface vorhanden ist folgendes möglich: Der Nutzer aktiviert das Logging der Fahrt durch SMS vom Handy. Die Interaktion zu Start und Ziel kann somit auch über einen separaten Klartext- SMS- Server der Zentrale erfolgen. Auch WAP o.ä. bietet hierfür gute Möglichkeiten. Zur Anerkennung als Fahrtenbuch muß der Nachweis lückenlos und vollständig sein, d.h. alle gefahrenen Kilometer müssen Fahrten bzw. Fahrttypen zugeordnet werden.

25 Die vollständige und lückenlose Erfassung ist Voraussetzung für den steuerlichen Nachweis. Neben der reinen Fahrtenbuch-Applikation bietet es sich an, weitere Fahrzeugdaten zu erheben (Fahrzeugstatus, Ladungsstatus, Betriebsdatenerfassung...). Damit kann zusätzlich das volle Portfolio von Flottenmanagement Funktionen abgebildet werden.

[0004] Die Weiterführung dieser Idee ist wiederum, sich vollständig von einer (zu pflegenden und zu wartenden) Software auf der Nutzer-/Terminalseite zu trennen; d.h. der Zugang erfolgt über einen Browser und die Applikation "läuft" zentralseitig. Dem Nutzer werden einfache Tools zur Konfigurierung oder Individualisierung "seines Fahrtenbuches" geboten. Der Nutzer "lädt" sich dann einfach sein "Fahrtenbuch" herunter; es erfolgt somit echtes "outsourcing": ein Telekommunikations- und / oder Verkehrstelematikprovider führt für den Endgerätenutzer das Fahrtenbuch.

Als besondere Ausprägung können zusätzliche Funktionalitäten bereitgestellt werden, zum Beispiel automatische Adress-Ermittlung, Routenberechnung usw.. Diese Funktionalitäten sind für das Endprodukt sehr vorteilhaft. Für die steuerliche Anerkennung ist es erforderlich, Start und Ziel mit vollständiger Adresse und Name der Firma anzugeben. Der Nutzer bekommt die Möglichkeit, eine Kundendatenbank (typische Zieladressen) auf einem Rechner einer Zentrale zu hinterlegen und zu pflegen, so dass das System bei Erreichen einer Position automatisch den "nächstgelegenen" Zielkunden aus der Datenbank vorschlägt. Ob über Kontext-Datenbank oder per Hand: Der erzeugte Nachweis muß letztlich immer die Adresse (und nicht irgendeine Koordinate) enthalten.

45 In dem erstellten Nachweis wird in zweckmäßiger Weise

jeder Fahrt ein verantwortlicher Fahrzeugführer zugeordnet. Dies kann sowohl - wenn eine Eingabevorrichtung im Wagen vorhanden ist - im Auto erfolgen, als auch durch nachträgliche Editierung über das Terminal oder hinterlegte "default" Einstellungen (= dieser Wagen wird fast immer von Herrn Meier gefahren).

In einer weiteren Ausgestaltung kann eine Zentrale (eines Telekommunikations- und / oder Verkehrstelematikproviders) einen "Multi-User" Zugang zu dem Datenbereich einrichten; die Idee hierbei ist der Zugang z.B. des Steuerberaters des Nutzers eines erfundsgemäßen Endgerätes. Hierzu kann es sehr vorteilhaft sein, wenn eine Zentrale (eines Telekommunikations- und / oder Verkehrstelematikproviders) weitere Schnittstellen anbietet, insbesondere für Steuerberatersoftware. Hierbei sind insbesondere folgende zwei Prozesse denkbar: Direktzugriff insbesondere des Steuerberaters (Multi-User, wie oben), oder aber eine ExportSchnittstelle (für die verschlüsselte e-mail an den Steuerberater), die durch den Nutzer ausgelöst/initiiert wird.

Die Festlegung der Fahrtzuordnung direkt bei Fahrbeginn kann beispielsweise über das folgende Verfahren realisiert werden. Eine Kurznachricht (SMS) wird an eine oder mehrere festgelegte Adresse(n) der Zentrale geschickt. Diese Kurznachricht muß keine weiteren Informationen enthalten, d.h. sie kann auch "leer" sein. Die Zentrale wertet die Telefonnummer des Absenders sowie die Zieladresse aus und legt daraus automatisch den Fahrtbeginn fest. Mit Empfang der SMS werden dann durch die Zentrale weitere aktuelle Fahrzeugdaten im Polling-Verfahren abgerufen und die Fahrtdata so mit vervollständigt. Für das Starten dieses Prozesses kann auch ein normales Mobiltelefon benutzt werden, sofern der Zentrale die Zuordnung vom berechtigten Benutzer (z.B. der Zentrale bekannte Mobiltelefonnummer) und dem verwendeten (und damit zu pollenden) fahrzeugseitigen Endgerät bekannt ist oder durch den Startprozess bekanntgemacht wird (zum Beispiel über verschiedene Zieladressen für verschiedene Fahrzeuge). Selbstverständlich sind an Stelle von SMS auch andere bekannte interaktive Verfahren der Telekommunikation wie z.B. WAP oder sprachbasierte automatische Systeme (voice server) im Sinne der Erfindung anwendbar.

[0005] Das System kann ferner erweitert werden durch andere Schnittstellen, d.h. der Nutzer kann sich neben einem mobilen oder festnetzbasierten Internetzugang auch über betriebswirtschaftliche Software (SAP o.ä.) in das System "einwählen" und die Daten auslesen. Wesentlich ist hierbei wieder die Zugangskontrolle, die durch die Dienstzentrale gesichert wird. Weitere zweckmäßige Ausgestaltungen des erfundsgemäßen Verfahrens sollen nun erläutert werden: Bei Übermittlung eines Start- oder Ende-Signals wird das Endgerät automatisch zur Übermittlung der aktuellen Fahrzeugdaten aufgefordert.

Dies kann im Fahrzeug erfolgen, sofern es dort eine einfache Eingabevorrichtung (z.B. Taster oder

"Knopf") gibt. Unabhängig vom manuellen Auslösevorgang kann die Übermittlung von Fahrzeugdaten, wie z. B. die Fahrzeugposition, auch im Pollingverfahren übermittelt werden, um die Einbindung anderer Applikationen, wie z.B. Flottenmanagement, zu ermöglichen.

[0006] Beginn und/oder Ende der Fahrt werden durch Vorgabe von Bedingungen definiert, deren Eintreten durch die Datenerfassungsvorrichtung überwacht werden.

Start- und Zielort werden in Koordinaten festgelegt und der Log-Prozeß automatisch bei Erreichen dieser Orte gestartet bzw. gestoppt. Denkbar sind auch Timer oder Quittungen, d.h. Bestätigungen durch den Fahrer.

[0007] Durch Wahl des Fahrtyps bei Mehrzwecknutzung des Fahrzeugs kann der Zweck der aktuellen Fahrt gekennzeichnet werden. Insbesondere gilt das für beruflich und/oder betrieblich relevante Fahrten.

[0008] Es ist möglich durch das Endgerät den aktuellen Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs, zumindest bei Beginn und Ende der Fahrt, zu ermitteln und/oder aus dem Fahrzeug auszulesen und den weiterzuverarbeitenden Daten hinzuzufügen.

[0009] In Weiterbildung des Verfahrens kann die Erfassung von weiteren Fahrzeugdaten (= Zwischenstationen), während einer Fahrt, d.h. nach Beginn und vor Ende einer Fahrt, konfiguriert werden. Insbesondere werden mit Erfassung dieser Zwischenstationen die gefahrene Route und/oder Fahrtunterbrechungen dokumentiert.

[0010] Weitere nutzungsrelevante Fahrzeugdaten erfassen mindestens eine der folgenden Größen und werden aus dem Fahrzeug übermittelt: Ruhezeiten, Lenkzeiten, Betriebsmittelstatus und -verbrauch (Benzin, Öl usw.), mittlere Geschwindigkeit, Höchstgeschwindigkeit, Tankvorgänge mit Ort, Menge, Preis usw., Status der Ladung (z.B. Temperatur, Laderaumtüren), Be- und/oder Entladung von Gütern, Auftragsstatus.

In der Dienstleistungszentrale können Endgerät und Terminal eindeutig einem Nutzer zugeordnet und diese Zuordnungen in Form einer Datenbank gespeichert werden; bei jeder Kommunikation mit dem Endgerät und/oder mit dem Terminal erfolgt in der Dienstleistungszentrale eine Zugangsberechtigung.

[0011] Die Speicherung und Auswertung der Fahrtdata erfolgt in dem Terminal.

Dies bedeutet, dass die eigentliche "Fahrtenbuchapplikation", also das Loggen und die Auswertung der Daten, auf dem Kunden-PC erfolgt. Dies entspricht einer "erweiterten" Flottenapplikation. Die Zentrale leitet nur die Info-Container weiter; sie muß den Inhalt nicht kennen. Es ist möglich, in der Dienstleistungszentrale zusätzlich einen Nutzer-Bereich einzurichten, in dem die Fahrtdata gespeichert und dokumentiert werden.

Der Nutzer kann in der Dienstleistungszentrale eine zusätzliche Sicherung und/oder Archivierung des Nutzer-Bereichs abrufen oder beauftragen.

[0012] Es ist zweckmäßig, in der Dienstleistungszen-

trale zusätzlich ein Applikationsserver einzurichten, mit dem der Nutzer über das Terminal eine Auswertung seiner im Nutzer-Bereich gespeicherten Fahrtdata vornehmen kann.

Dabei kann der Applikationsserver durch den Nutzer am Terminal konfiguriert und können die nutzerabhängigen Konfigurationsdaten im Nutzer-Bereich der Dienstleistungszentrale gespeichert werden.

Es ist möglich, nachträgliche Änderungen oder Editierungen ebenfalls im Nutzer-Bereich zu speichern und im erstellten Nachweis als nachträgliche Änderung oder Editierung auszuweisen.

Zweckmäßig erfolgt die Kommunikation zwischen Terminal und Dienstleistungszentrale über ein IP Protokoll, wobei der Nutzer auf dem Terminal über einen Internet Brower und/oder eine File Transfer Software auf den Applikationsserver zugreift und der Applikationsserver als Web Server ausgestaltet ist.

Bei Nutzung eines Internet Zuganges durch die Dienstleistungszentrale kann eine zusätzliche Autorisierung durchgeführt werden.

[0012] In vorteilhafter Weise stellt die Dienstleistungszentrale in dem Nutzer-Bereich zusätzlichen Speicher für die Speicherung einer Tabelle von Start- und Zielorten (Anfahrtsorte) bereit.

Der Nutzer hinterlegt über den Applikationsserver in dieser Tabelle die eigenen, üblichen Anfahrtsorte. Diese Tabelle enthält mindestens Position (Geokoordinate) und/oder Adresse und/oder Name des Anfahrtzieles und/oder ID Nummer des Anfahrtortes, wobei bei der Erstellung des Nachweises für eine einzelne Fahrt diese Information über die Anfahrtorte ergänzt wird.

Der Nutzer kann über den Applikationsserver auf weitere, in der Dienstleistungszentrale vorgehaltene Applikationsprogramme für die Erstellung seines Fahrt-Nachweises zugreifen, insbesondere für eine Adressermittlung (übernimmt Positionsdaten und ermittelt hierzu die Adresse) und/oder eine Routenplanung.

In der Dienstleistungszentrale kann eine Exportschnittstelle bereitgestellt werden, die der Nutzer über den Applikationsserver bedienen und über die er die Fahrtdata an Dritte, insbesondere Steuerberater o.ä., senden kann.

[0013] Es ist möglich, in der Dienstleistungszentrale neben dem Nutzer über den Applikationsserver auf Antrag und mit Genehmigung des Nutzers auch weiteren Personen Zugriff auf den Datenbereich des Nutzers zu erlauben und durch die Dienstleistungszentrale jeweils die Zugangsberechtigung zu überprüfen. Dieser Zugang kann für Dritte auch über eine spezielle Schnittstelle und/oder einen eigenen Applikationsserver erfolgen. In zweckmäßiger Weise ist diese Schnittstelle insbesondere auf steuerliche und/oder steuerberatende und/oder buchhalterische Anforderungen optimiert.

Die Erfindung betrifft auch eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens mit einem Endgerät und einer Zentrale.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben

sich aus den zugehörigen Zeichnungen. Dabei zeigt:

Figur 1: schematisch den Aufbau und die Kommunikation eines Fahrzeug-seitigen Endgerätes, einer Zentrale und eines Terminals für den Zugang zur Zentrale,

Figur 2: schematisch den Aufbau und die Kommunikation eines Fahrzeug-seitigen Endgerätes, einer Zentrale und eines Terminals in Form eines Rechners mit Modem und/oder Internet-Zugang zur Zentrale zur Terminal-seitigen Erfassung des Fahrtenbuches,

Figur 3: schematisch den Aufbau und die Kommunikation eines Fahrzeug-seitigen Endgerätes, einer Zentrale und eines Terminals in Form eines Rechners mit Modem und/oder Internet-Zugang zur Zentrale zur Terminal-seitigen Erfassung des Fahrtenbuches,

Figur 4: schematisch den Aufbau und die Kommunikation eines Fahrzeug-seitigen Endgerätes, einer Zentrale und eines Terminals in Form eines Rechners mit Modem und/oder Internet-Zugang zur Zentrale zur Terminal-seitigen Erfassung des Fahrtenbuches,

Figur 5: schematisch den Aufbau und die Kommunikation eines Fahrzeug-seitigen Endgerätes, einer Zentrale und eines Terminals in Form eines Rechners mit Modem und/oder Internet-Zugang zur Zentrale zur Terminal-seitigen Erfassung des Fahrtenbuches.

[0014] Das fahrzeugseitige Endgerät in Fig. 1 erfaßt wiederholt Fahrzeugdaten wie die Position (z.B. per GPS) und gefahrene Streckenlängen. Diese werden z. B. per Mobilfunk, z.B. SMS, an die Dienstzentrale übermittelt, dort gesammelt und gepeichert. Aus der Dienstzentrale können die gespeicherten Fahrzeugdaten von einem Terminal (z.B. per Festnetz oder Mobilfunk und /oder per Internet) nach einer Zugangsberechtigungs-überprüfung ausgelesen werden. Ein Beispiel für einen Auszug eines ausgedruckten Fahrtenbuches ist in Fig. 1 unten dargestellt.

Wie Fig. 2 zeigt, kann das Fahrzeug- seitige Endgerät ebenso wie die Zentrale ein Mobilfunkendgerät zur Übertragung der im Fahrzeug erfaßten Fahrwegdaten umfassen. Die Zentrale kann von einem externen Rechner per Modem, z.B. per Internet zugänglich sein zum Auslesen der Fahrwegdaten und Speicherung und/oder Bearbeitung und/oder Ausgabe usw. der Fahrwegdaten in einem Fahrtenbuch im Rechner.

Nach Fig. 3 weist die Zentrale eine von einem Endgerät-Nutzer (User) konfigurierbare User-Area auf.

Fig. 4 gibt eine Variante wieder, bei der das Endgerät im Fahrzeug GPS und Mobilfunk zur Kurznachrichtenkommunikation und die Zentrale ebenfalls Mobilfunk aufweisen.

Nach Fig. 5 sind weitere Terminals mit Anwendersystemen mit Zugang zur Zentrale vorgesehen.

Patentansprüche

- 1.** Verfahren zur Erzeugung eines elektronischen Nachweises über die Fahrten eines Fahrzeuges mit Hilfe eines verteilten Systems bestehend aus
- mindestens einem Endgerät mit Datenerfassungsvorrichtung und einer ersten Kommunikationsvorrichtung in einem Fahrzeug,
 - einer Dienstleistungszentrale mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit dem Fahrzeug, mit einer Verarbeitungsvorrichtung zur Verarbeitung und Weiterleitung von Informationen sowie einer zweiten Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit (mindestens) einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal sowie
 - mindestens einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit der Dienstleistungszentrale,
- dadurch gekennzeichnet,
- dass eine einzelne Fahrt durch Festlegung von Beginn und Ende definiert wird,
 - dass einzelne Fahrten des Fahrzeugs einem Fahrertyp zugeordnet werden,
 - dass im Fahrzeug durch die Datenerfassungsvorrichtung Fahrzeugdaten erfaßt werden, die mindestens die Position und die Länge der zurückgelegten Fahrtstrecke umfassen,
 - dass bei mindestens einem Fahrertyp die Fahrzeugdaten mindestens zu Beginn und Ende der Fahrt durch die Datenerfassungsvorrichtung ermittelt und an die Dienstleistungszentrale übermittelt werden,
 - dass die Dienstleistungszentrale diese Fahrzeugdaten für ein berechtigtes nichtfahrzeuggebundenes Terminal bereitstellt und an dieses übermittelt,
 - dass die Dienstleistungszentrale für die Kommunikation mit dem Endgerät und dem Terminal eine Berechtigungsprüfung vornimmt, und
 - dass für das Terminal ein Nachweis für die einzelne Fahrt erstellt wird, welcher mindestens Fahrertyp, Startort, Zielort sowie die zurückgelegte Fahrtstrecke enthält.
- 2.** Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der erstellte Nachweis alle mit dem Fahrzeug durchgeföhrten Fahrten enthält und dass jede einzelne Fahrt einem Fahrertyp zugeordnet wird.
- 3.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet,
- dass Beginn und/oder Ende einer Fahrt über das Terminal festgelegt und/oder eingegeben werden können.
- 5 **4.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Endgerät über eine Eingabevorrichtung verfügt, mit der der Fahrzeugführer Beginn und/oder Ende festlegen und/oder bestätigen kann.
- 10 **5.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in dem erstellten Nachweis jeder Fahrt ein verantwortlicher Fahrzeugführer zugeordnet wird.
- 15 **6.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Dienstzentrale neben der ersten Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit dem Fahrzeug über eine weitere Schnittstelle zur mobilen Kommunikation verfügt, und dass der Nutzer mit Hilfe eines gängigen Kommunikationsmittels (z.B. Mobiltelefon) über diese weitere Schnittstelle Beginn/Ende der Fahrt festlegen und/oder bestätigen kann.
- 20 **30** **7.** Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Kommunikation mit der weiteren Schnittstelle insbesondere über SMS, WAP oder die Einwahl in einen voice server erfolgt.
- 35 **8.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei Übermittlung eines solchen Start- oder Ende-Signals das Endgerät automatisch zur Übermittlung der aktuellen Fahrzeugdaten aufgefordert wird.
- 40 **9.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass Beginn und/oder Ende durch Vorgabe von Bedingungen definiert werden, deren Eintreten durch die Datenerfassungsvorrichtung überwacht werden.
- 45 **50** **10.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass durch Wahl des Fahrertyps bei Mehrzwecknutzung des Fahrzeuges die aktuelle Fahrt einem bestimmten Zweck zugeordnet wird.
- 55

- 11.** Verfahren nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet,
dass hierdurch insbesondere beruflich und/oder
betrieblich relevante Fahrten zugeordnet werden.
5
- 12.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass durch das Endgerät der aktuelle Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs ermittelt und/oder aus
dem Fahrzeug ausgelesen und den weiterzuverarbeiten
den Daten hinzugefügt wird.
10
- 13.** Verfahren nach Anspruch 12,
dadurch gekennzeichnet,
dass dieser Gesamtkilometerstand zumindest bei
Beginn und Ende der Fahrt erfaßt und in der Folge
weiterverarbeitet wird.
15
- 14.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Erfassung von weiteren Fahrzeugdaten,
insbesondere Zwischenstationen, während einer
Fahrt, d.h. nach Beginn und vor Ende einer Fahrt,
konfiguriert wird.
20
- 15.** Verfahren nach Anspruch 14,
dadurch gekennzeichnet,
dass mit Erfassung dieser Zwischenstationen ins-
besondere die gefahrene Route und/oder Fahrtun-
terbrechungen dokumentiert werden.
30
- 16.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass als weitere nutzungsrelevante Fahrzeugdaten
mindestens eine der folgenden Größen erfaßt und
aus dem Fahrzeug übermittelt werden: Ruhezeiten,
Lenkzeiten, Betriebsmittelstatus und -verbrauch
(Benzin, Öl usw.), mittlere Geschwindigkeit,
Höchstgeschwindigkeit, Tankvorgänge mit Ort,
Menge, Preis usw., Status der Ladung (z.B. Tem-
peratur, Laderaumtüren), Be- und/oder Entladung
von Gütern, Auftragsstatus.
35
- 17.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass in der Dienstleistungszentrale Endgerät und
Terminal eindeutig einem Nutzer zugeordnet und
diese Zuordnungen in Form einer Datenbank ge-
speichert werden; und dass bei jeder Kommunikation
mit dem Endgerät und/oder mit dem Terminal
in der Dienstleistungszentrale eine Zugangsbe-
rechtigung erfolgt.
50
- 18.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Speicherung und Auswertung der Fahrt-
daten in dem Terminal erfolgt.
5
- 19.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass in der Dienstleistungszentrale zusätzlich ein
Nutzer-Bereich eingerichtet wird, in dem die Fahrt-
daten gespeichert und dokumentiert werden.
10
- 20.** Verfahren nach Anspruch 19,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Nutzer in der Dienstleistungszentrale eine
zusätzliche Sicherung und/oder Archivierung des
Nutzer-Bereichs abrufen oder beauftragen kann.
15
- 21.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass in der Dienstleistungszentrale zusätzlich ein
Applikationsserver eingerichtet wird, mit dem der
Nutzer über das Terminal eine Auswertung seiner
im Nutzer-Bereich gespeicherten Fahrtdata vor-
nehmen kann.
20
- 22.** Verfahren nach Anspruch 21,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Applikationsserver durch den Nutzer am
Terminal konfiguriert werden kann und dass die nutzer-
abhängigen Konfigurationsdaten im Nutzer-Ber-
eich der Dienstleistungszentrale gespeichert wer-
den.
25
- 23.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass nachträgliche Änderungen oder Editierungen
ebenfalls im Nutzer-Bereich gespeichert werden
und im erstellten Nachweis als nachträgliche Ände-
rung oder Editierung ausgewiesen werden.
30
- 24.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Kommunikation zwischen Terminal und
Dienstleistungszentrale über ein IP Protokoll er-
folgt, dass der Nutzer auf dem Terminal über einen
Internet Browser und/oder eine File Transfer Soft-
ware auf den Applikationsserver zugreift, und dass
der Applikationsserver als Web Server ausgestaltet
ist.
35
- 25.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprü-
che,
dadurch gekennzeichnet,
dass bei Nutzung eines Internet Zuganges durch
55

- die Dienstleistungszentrale eine zusätzliche Automatisierung durchgeführt wird.
- 26.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Dienstleistungszentrale in dem Nutzer-Bereich zusätzlichen Speicher für die Speicherung einer Tabelle von Start- und Zielorten (Anfahrtsorte) bereitstellt, dass der Nutzer über den Applikationsserver in dieser Tabelle die eigenen, üblichen Anfahrtsorte hinterlegen und pflegen kann, dass diese Tabelle mindestens Position (Geokoordinate) und/oder Adresse und/oder Name des Anfahrtzieles und/oder ID Nummer des Anfahrtortes enthält, und dass bei der Erstellung des Nachweises für eine einzelne Fahrt diese Information über die Anfahrtorte ergänzt wird. 15
- 27.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass der Nutzer über den Applikationsserver auf weitere, in der Dienstleistungszentrale vorgehaltene Applikationsprogramme für die Erstellung seines Fahrt-Nachweises zugreifen kann, insbesondere eine Adressermittlung (übernimmt Positionsdaten und ermittelt hierzu die Adresse) und/oder eine Routenplanung. 20 30
- 28.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass in der Dienstleistungszentrale eine Exportschnittstelle bereitgestellt wird, die der Nutzer über den Applikationsserver bedienen kann und über die er die Fahrtdata an Dritte, insbesondere Steuerberater o.ä., senden kann. 35
- 29.** Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet,
dass in der Dienstleistungszentrale neben dem Nutzer über den Applikationsserver auf Antrag und mit Genehmigung des Nutzers auch weiteren Personen Zugriff auf den Datenbereich des Nutzers erlaubt wird und dass durch die Dienstleistungszentrale jeweils die Zugangsberechtigung überprüft wird. 40 45 50
- 30.** Verfahren nach Anspruch 29,
dadurch gekennzeichnet,
dass dieser Zugang für Dritte auch über eine spezielle Schnittstelle und/oder einen eigenen Applikationsserver erfolgt. 55
- 31.** Verfahren nach Anspruch 30,
dadurch gekennzeichnet,
- dass diese Schnittstelle insbesondere auf steuerliche und/oder steuerberatende und/oder buchhalterische Anforderungen optimiert ist.
- 32.** Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorhergehenden Ansprüche.
- 33.** Vorrichtung nach Anspruch 32,
dadurch gekennzeichnet,
dass sie ein Endgerät umfaßt.
- 34.** Vorrichtung nach Anspruch 32 oder 33,
dadurch gekennzeichnet,
dass sie eine Zentrale umfaßt.

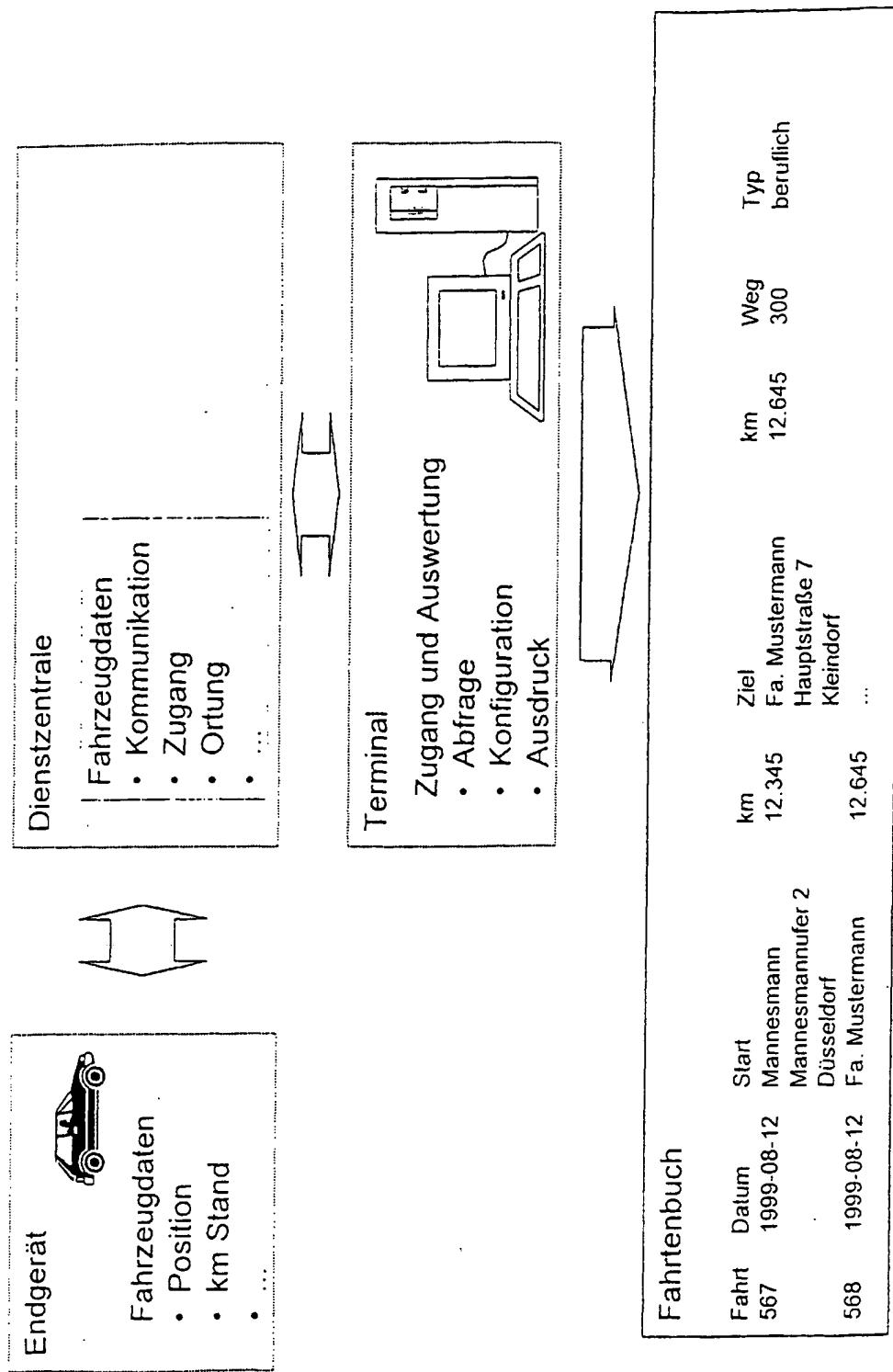


Fig. 1

Fig. 2

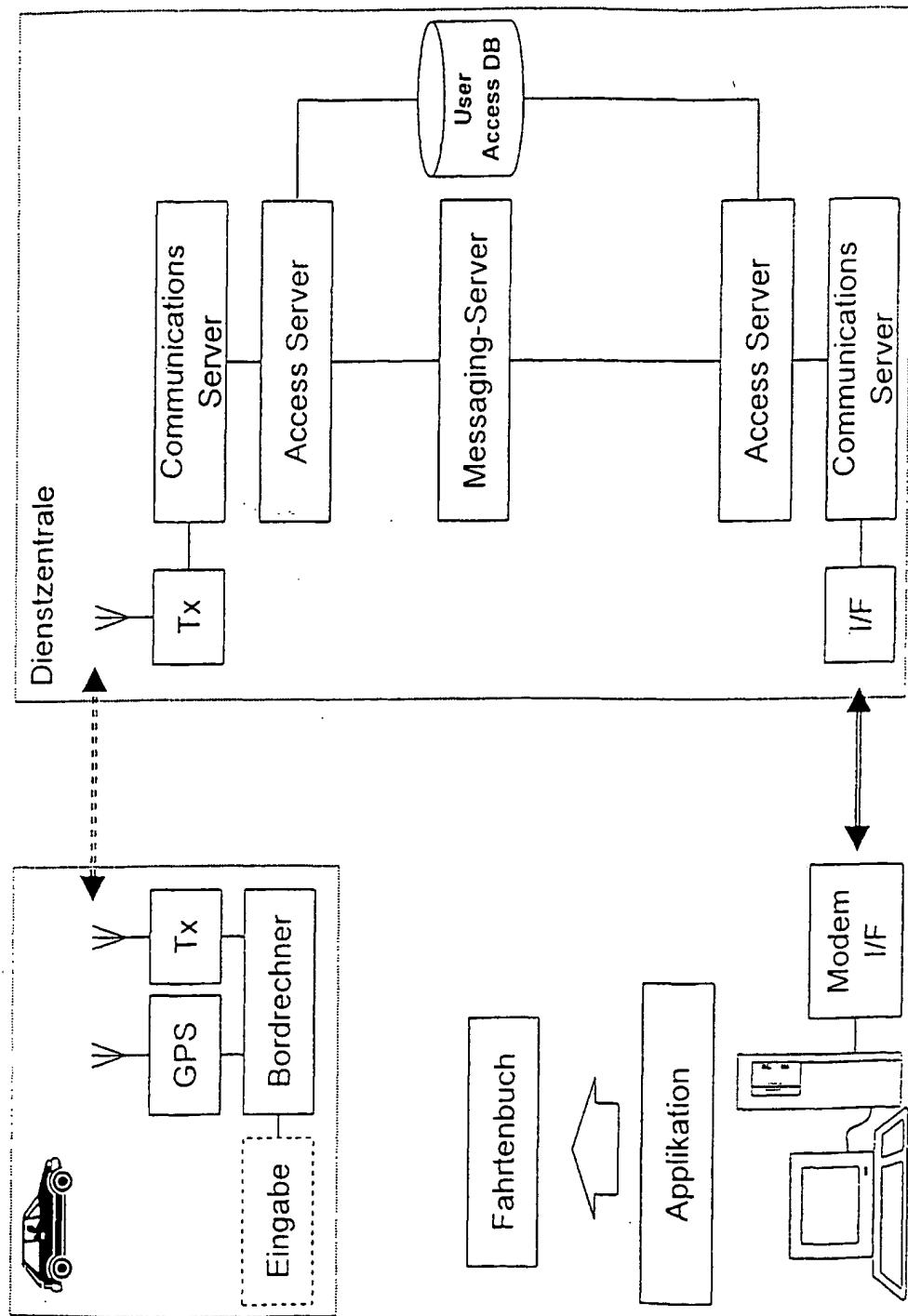


Fig. 3

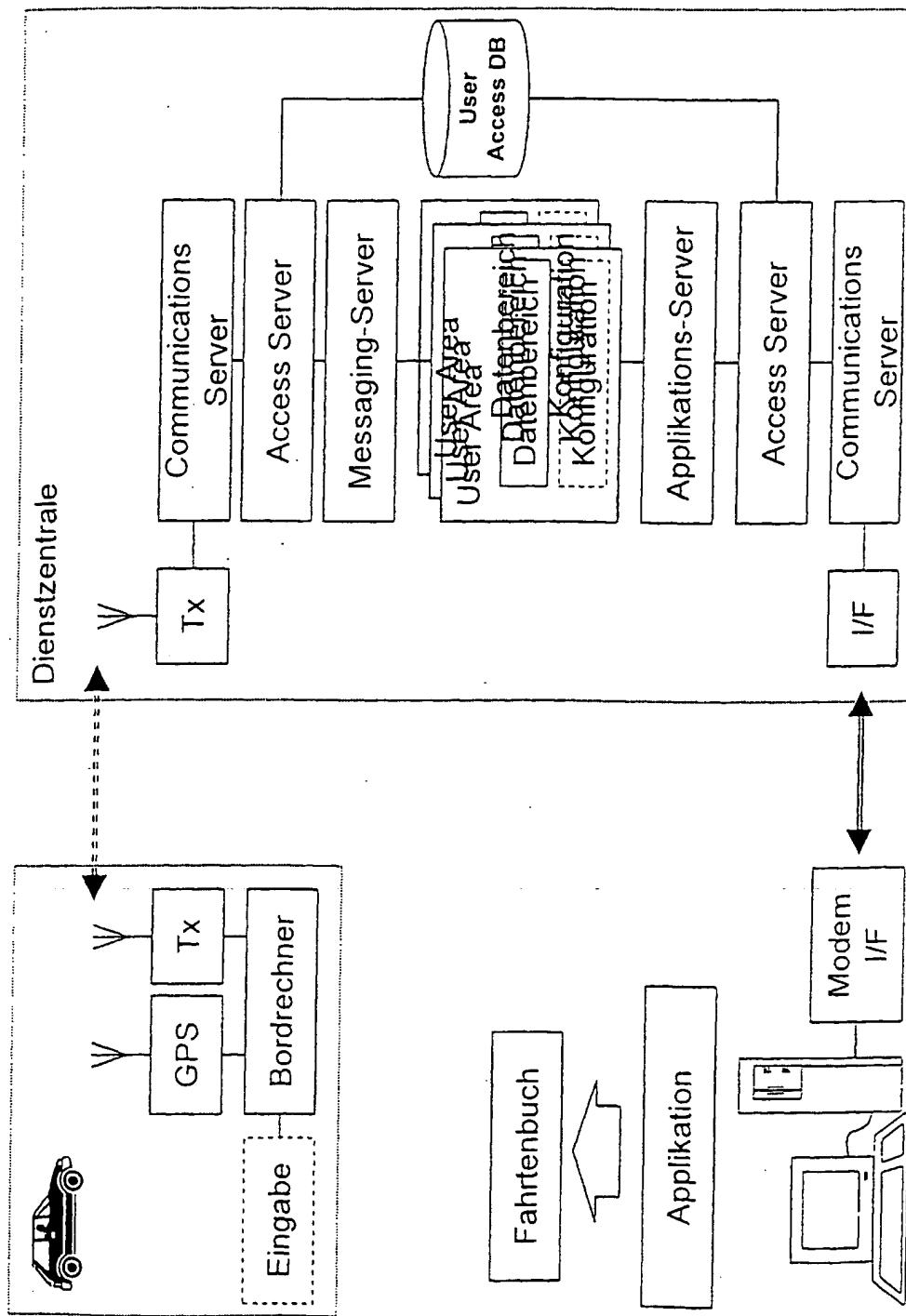
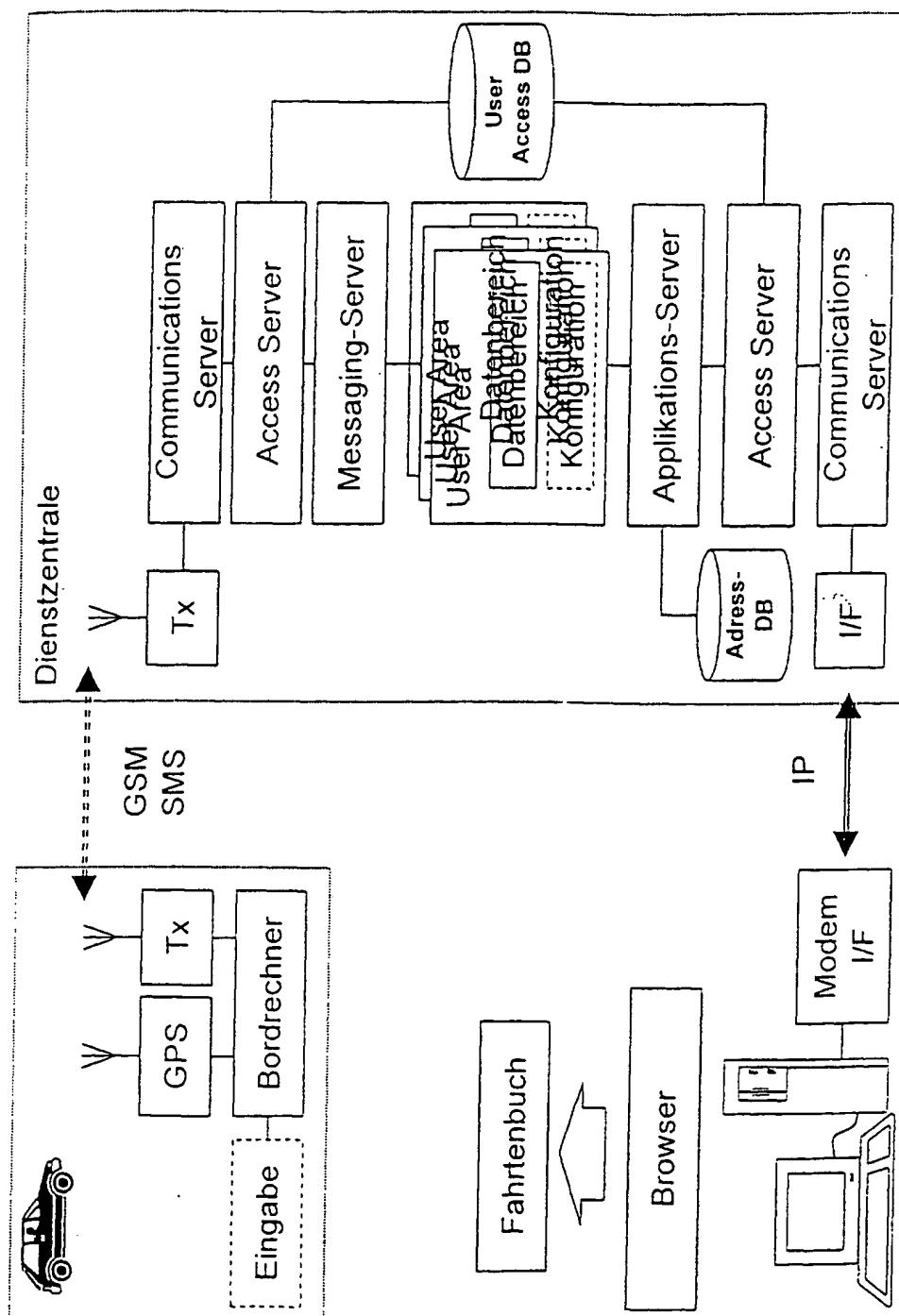


Fig. 4



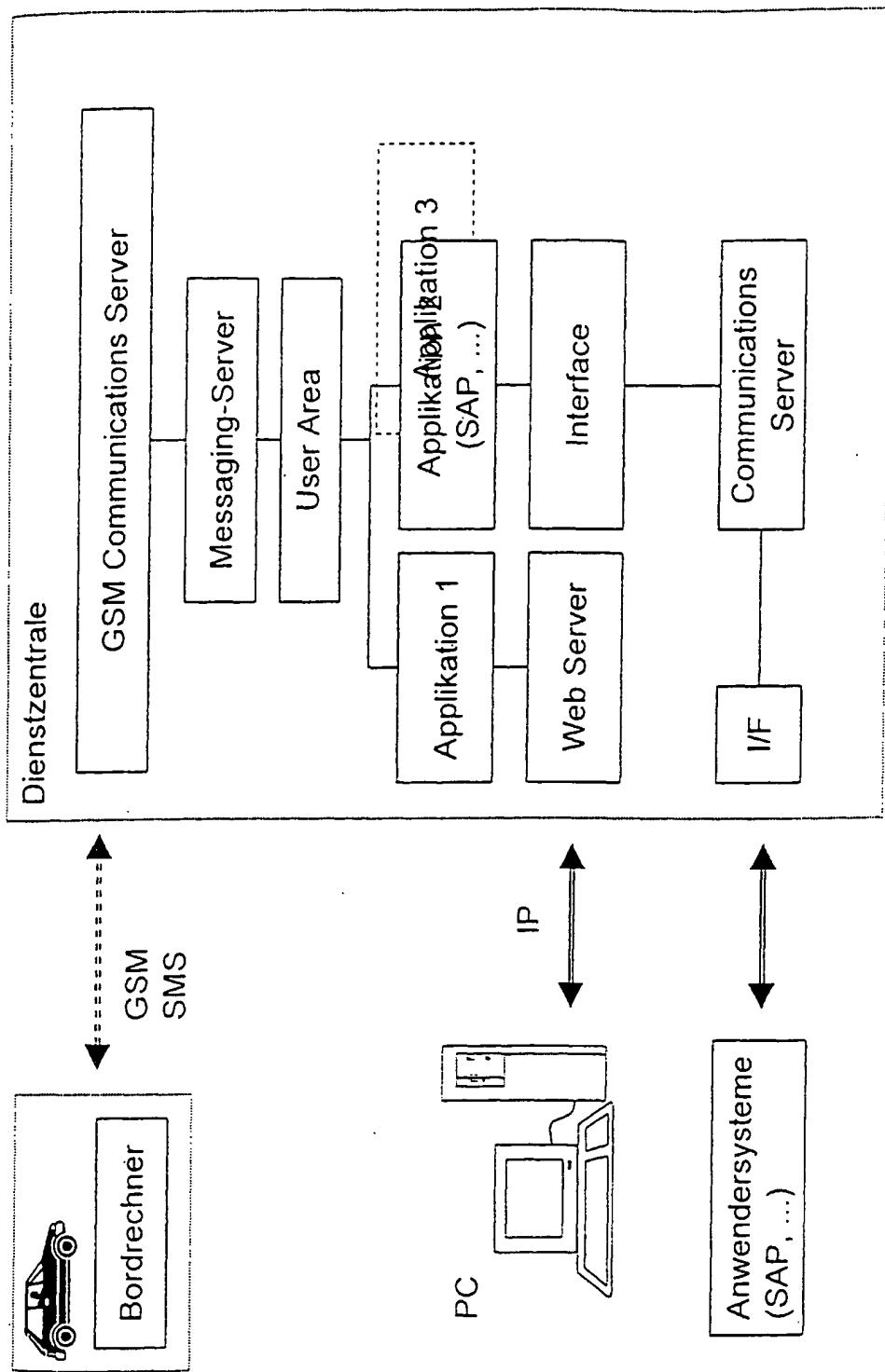
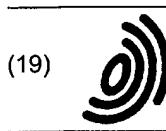


Fig. 5



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 128 333 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
07.07.2004 Patentblatt 2004/28

(51) Int Cl.7: G07C 5/00

(43) Veröffentlichungstag A2:
29.08.2001 Patentblatt 2001/35

(21) Anmeldenummer: 01250058.3

(22) Anmeldetag: 22.02.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 24.02.2000 DE 10009839
20.02.2001 DE 10109911(71) Anmelder: Vodafone Holding GmbH
40213 Düsseldorf (DE)(72) Erfinder:
• Kuske, Dietmar
40597 Düsseldorf (DE)

- Schneider, Hans Günter
41065 Mönchengladbach (DE)
- Schulz, Werner, Dr.rer.nat.
40670 Meerbusch (DE)
- Aengenendt, Paul, Dipl.-Ing.
40235 Düsseldorf (DE)

(74) Vertreter: Meissner, Peter E., Dipl.-Ing. et al
Meissner & Meissner,
Patentanwaltsbüro,
Hohenzollerndamm 89
14199 Berlin (DE)

(54) Verfahren und Vorrichtung zur Erzeugung eines elektronischen Nachweises über die Fahrten eines Fahrzeuges

(57) Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Erzeugung eines elektronischen Nachweises über die Fahrten eines Fahrzeuges mit Hilfe eines verteilten Systems bestehend aus

- mindestens einem Endgerät mit Datenerfassungsvorrichtung und einer ersten Kommunikationsvorrichtung in einem Fahrzeug,
- einer Dienstleistungszentrale mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit dem Fahrzeug, mit einer Verarbeitungsvorrichtung zur Verarbeitung und Weiterleitung von Informationen sowie einer zweiten Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit (mindestens) einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal sowie
- mindestens einem nicht-fahrzeuggebundenen Terminal mit einer Kommunikationsvorrichtung zur Kommunikation mit der Dienstleistungszentrale.

einzelne Fahrt durch Festlegung von Beginn und Ende definiert wird, dass einzelne Fahrten des Fahrzeugs einem Fahrtyp zugeordnet werden, dass im Fahrzeug durch die Datenerfassungsvorrichtung Fahrzeugdaten erfaßt werden, die mindestens die Position und die Länge der zurückgelegten Fahrstrecke umfassen, dass bei mindestens einem Fahrtyp die Fahrzeugdaten mindestens zu Beginn und Ende der Fahrt durch die Datenerfassungsvorrichtung ermittelt und an die Dienstleistungszentrale übermittelt werden, dass die Dienstleistungszentrale diese Fahrzeugdaten für ein berechtigtes nicht-fahrzeuggebundenes Terminal bereitstellt und an dieses übermittelt, dass die Dienstleistungszentrale für die Kommunikation mit dem Endgerät und dem Terminal eine Berechtigungsprüfung vornimmt, und dass für das Terminal ein Nachweis für die einzelne Fahrt erstellt wird, welcher mindestens Fahrtyp, Startort, Zielort sowie die zurückgelegte Fahrstrecke enthält.

Die Erfindung ist dadurch gekennzeichnet, dass eine

EP 1 128 333 A3

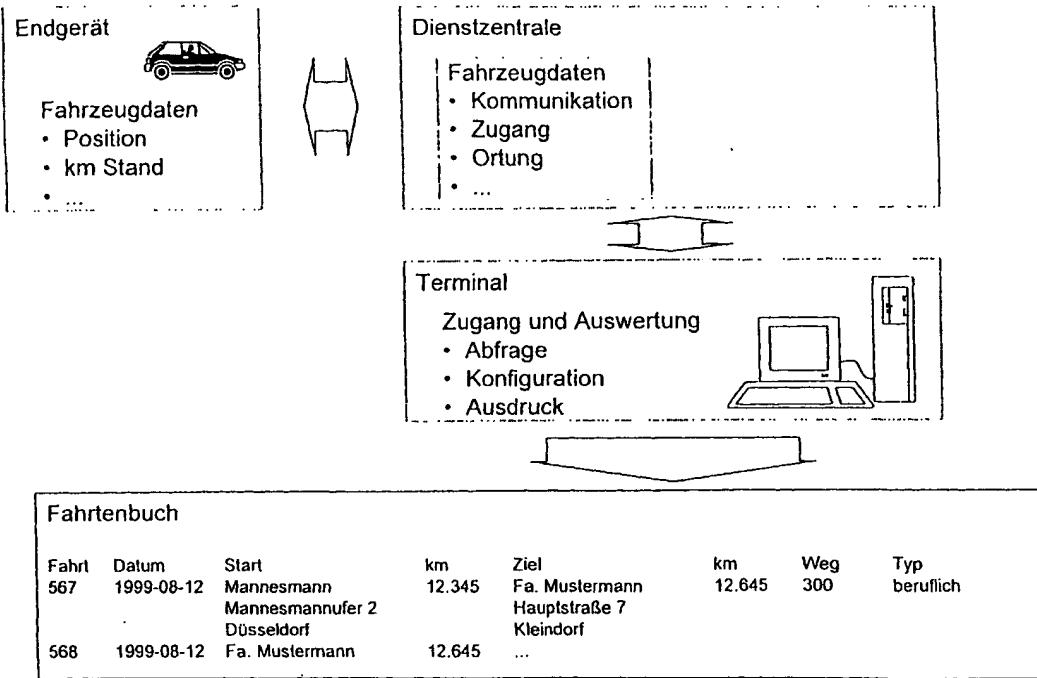


Fig. 1



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 01 25 0058

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betritt Anspruch	
A	DE 196 47 769 A (FEY WILHELM ; MIERSWA KLAUS DIPL ING (DE)) 14. Mai 1998 (1998-05-14) * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 64 – Spalte 6, Zeile 6 *	1-34	G07C5/00
A	DE 197 08 153 A (MEGGY S ROSE MANAGEMENT UNTERN) 3. September 1998 (1998-09-03) * das ganze Dokument *	1-34	
A	WO 92/22043 A (WB ELECTRONIC) 10. Dezember 1992 (1992-12-10) * Zusammenfassung * * Seite 3, Zeile 8 – Seite 7, Zeile 31 * * Seite 12, Zeile 32 – Seite 13, Zeile 3 *	1-34	
A	DE 196 25 002 A (DAIMLER BENZ AG) 2. Januar 1998 (1998-01-02) * Zusammenfassung * * Spalte 1, Zeile 1 – Spalte 2, Zeile 30 *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.7)
			G07C
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
Den Haag	18. Mai 2004	Teutloff, H	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 25 0058

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

18-05-2004

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19647769	A	14-05-1998	DE	19647769 A1		14-05-1998
DE 19708153	A	03-09-1998	DE	19708153 A1		03-09-1998
WO 9222043	A	10-12-1992	DE	4118486 A1		10-12-1992
			DE	4200863 A1		22-07-1993
			DE	9200512 U1		19-03-1992
			DE	9201776 U1		09-04-1992
			AT	123582 T		15-06-1995
			DE	59202467 D1		13-07-1995
			WO	9222043 A1		10-12-1992
			EP	0591249 A1		13-04-1994
DE 19625002	A	02-01-1998	DE	19625002 A1		02-01-1998
			AT	225067 T		15-10-2002
			DE	59708300 D1		31-10-2002
			EP	0814447 A1		29-12-1997
			JP	3319983 B2		03-09-2002
			JP	10157535 A		16-06-1998
			US	6023232 A		08-02-2000

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.